

Kontrowersyjna czterdziestka piątka

Regularne tygodniowe odpoczynki poza kabiną ciężarówki to kłopot dla kierowców

Francja jako pierwsza wytoczyła działa przeciw praktyce spędzania 45-godzinnego odpoczynku kierowców w kabinie ciężarówki. I to nie byle jakie. Za złamanie prawa przedsiębiorcy groziło nawet do 30 tysięcy euro grzywny oraz w najgorszym przypadku kara rocznego więzienia. Dlaczego? Oficjalnie chodziło o zwalczanie nieuczciwej konkurencji społecznej. W rzeczywistości polscy truckerzy solidnością i pracowitością realizowali na terenie tego kraju zbyt dużo zleceń, na czym tracili francuscy przewoźnicy. Czy na pewno? Kierowcy znad Sekwany preferują krótkie dystanse, a sam system świadczeń i podatków nie sprzyja interesom tamtejszych przedsiębiorców. Nie zmienia to jednak faktu, że za tak zwaną czterdziestkę piątkę mogą grozić wysokie kary, a do grona państw kontrolujących spędzanie odpoczynków tygodniowych dołączyły też Niemcy, Belgia, Holandia, Anglia czy Wochy.

Po wielu interpretacjach obowiązujących przepisów i kilku wytycznych poszczególnych Państw UE aktualnie można z całą pewnością stwierdzić, iż każdy nocleg kierowcy w trasie, trwający co najmniej 45 godzin, odebrany w pojeździe jest dużym ryzykiem dla przedsiębiorcy transportowego – mówi Łukasz Włoch, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK).

Aby odpowiedzieć na pytanie, dlaczego obecnie ryzyko jest zbyt duże, by je podejmować, warto zapoznać się z historią kontroli dotyczących odpoczynków tygodniowych.

Jak to się zaczęło?

Jednym z pierwszych państw, stosujących kary za spędzanie odpoczynków tygodniowych regularnych w kabinach pojazdów, była Francja. Przepis, który to umożliwił, już 10 lipca 2014 r. wszedł w życie jako ustawa do walki z nieuczciwą konkurencją społeczną. W większości spraw to przewoźnik był obarczany karą rzędu 1000-1500 euro. Ostatecznie sankcja uznana została za zbyt niską i wpadła w najwyższy próg, osiągając wartość do 30 tysięcy euro lub roku pozbawienia wolności przedsiębiorcy. Obecnie w praktyce kontrolnej wysokość kary waha się w granicach 2000-4000 euro, a kierowca nie ponosi odpowiedzialności za nieudanie się do hotelu na „45-kę” – wyjaśnia ekspert OCRK. - By uchronić się od kar, kierowcy zaczęli stosować dwa rozwiązania problemu. Jednym z nich było „przerywanie odpoczynku” poprzez zarejestrowanie innych prac - tak zwanych „młotków” lub jazdy w historii danych na karcie kierowcy. Wówczas w czasie kontroli przeprowadzano analizę wcześniejszych odpoczynków i jeśli skrócony odpoczynek tygodniowy mógł być odbierany w danym tygodniu, nie powodowało to kary. W przypadku, gdy nie wolno było przerywać okresu odpoczynku, nakładana była kara nie za spędzanie odpoczynku w kabinie, ale za jego skrócenie, co finalnie zawsze było tańszym rozwiązaniem niż 2000 euro. Drugim sposobem było „symulowanie” odejścia od pojazdu w celu spędzenia czasu odpoczynku w hotelu/motelu. W tym celu kierowcy wyciągali karty cyfrowe z tachografów, by przerwać ciągłość zapisu odpoczynku tygodniowego, po okresie 45 godzin wprowadzali karty do tachografów i poprzez dokonanie wpisu manualnego na karcie okresu odpoczynku, tworzyli historię potwierdzającą, że nie było ich w pojeździe przez okres odpoczynku tygodniowego regularnego – dodaje Łukasz Włoch.

Dokument potwierdzający nocleg

W początkowej fazie kontroli drogowych w Europie powyższe metody uniknięcia lub pomniejszenia kary były nagminnie stosowane, a widmo sankcji w kwocie dwóch czy czterech tysięcy euro powoli gasło. Jednak we Francji kontrolerzy zaczęli wymagać dokumentu, potwierdzającego obecność kierowcy w hotelu.

Tego typu praktyka służb kontrolnych jest niezgodna z przepisami ogłoszonymi przez francuskie ministerstwo transportu. Według prawa kierowca nie musi posiadać żadnego dokumentu, który mógłby potwierdzić osobie kontrolującej, że w czasie odpoczynku tygodniowego przebywał on w miejscu innym niż kabina kierowcy. Powinien zostać „złapany na gorącym uczynku” i do inspektora należy obowiązek udowodnienia winy – przekonuje ekspert OCRK. - Jednak francuscy kontrolujący, w sytuacji, gdy

kierowca nie posiadał dokumentów potwierdzających nocleg poza kabiną, nakładali kary, tłumacząc, iż jest to „kaucja” na poczet przyszłej ewentualnej sankcji w przypadku, gdy przedsiębiorca nie dostarczy wskazanych dokumentów uwiarygadniających historię noclegu kierowcy.

Sposoby kierowców

Rozwiązaniem problemu dla części przedsiębiorców był wyjazd z kraju, w którym może dojść do ukarania za spędzanie regularnego odpoczynku tygodniowego w kabinie pojazdu, do państwa, które jeszcze nie wprowadziło swoich lokalnych przepisów sankcjonujących złamanie zasady art. 8 ust 8 rozporządzenia 561/2006. Często zdarzały się wyprawy na „45-ki” do Niemiec czy Włoch, by po upływie odpoczynku wrócić do Francji. Jeżeli na karcie kierowcy widniał zapis „kraju zakończenia pracy i rozpoczęcia pracy” inny niż Republika Francuska, wówczas w czasie kontroli drogowych tamtejsi urzędnicy nie dociekali, gdzie kierowca spędzał odpoczynek 45-godzinny.

*Przez długi czas ten sposób omijania przepisów działał. Jednak do grona krajów kontrolujących to naruszenie zaczęły dołączać kolejne: Niemcy, Belgia, Holandia, Włochy czy Anglia – mówi **Łukasz Włoch**. - Belgijskie służby kontrolne zaczęły wystawiać kary w wysokości 1800 euro, ale, gdy przewoźnik nie zgodzi się z karą i skieruje sprawę do sądu, wówczas w przypadku przegranej, grzywna może wynieść nawet 60 000 euro. Również Niemcy w maju 2017 r. potwierdziły stosowanie sankcji. Jednak uznano, że sprawiedliwiej będzie, gdy kierowca również otrzyma mandat w wysokości do 500 euro, a karę administracyjną celowaną w przewoźnika oszacowano na wartość bliską 1500 euro – dodaje ekspert OCRK.*

Już nie tylko na gorącym uczynku

W pierwszej połowie 2018 roku praktyka europejskich służb kontrolnych ponownie uległa zmianie. Zasada „kierowca złapany na gorącym uczynku” rozszerzona została o zdarzenia, w których kierowca przyznaje się w trakcie kontroli do noclegu w kabinie pojazdu za okres sięgający nawet 28 dni poprzedzających kontrolę. Pierwsza taka sytuacja miała miejsce we Francji, gdzie kontrolujący zażądał od kierowcy okazania dokumentów potwierdzających jego obecność w hotelach w lutym oraz marcu 2018 r. w czasie odbierania 45-godzinnych odpoczynków, poza Francją.

Zgodnie z danymi z karty kierowcy tygodniowe odpoczynki regularne kierowca spędzał w Luksemburgu i w Holandii, niestety ani w chwili kontroli drogowej, ani w czasie postępowania administracyjnego nie przedstawiono „kwitów hotelowych”, a kaucja w wysokości 1500 euro została przekształcona w karę. Ten sam sposób postępowania, tj. kontrola okresu 28 dni (wstecz), znalazł uznanie wśród kontrolerów niemieckich i włoskich. Dla przykładu, za nieprzedstawienie dokumentu z hotelu potwierdzającego spędzanie poza pojazdem odpoczynku we Włoszech w okresie wrzesień – październik 2018 r., kierowca otrzymał mandat 275 euro, zaś przewoźnik 1575 euro.

Jak postępować?

*W świetle obowiązującego prawa nie wolno więc spędzać tygodniowych odpoczynków regularnych w kabinie pojazdu. Zawsze warto mieć przy sobie potwierdzenie noclegu spędzonego poza ciężarówką w innym kraju niż ten, w którym jest się zatrudnionym. Co za tym idzie karta kierowcy w takiej sytuacji każdorazowo powinna być poza tachografem. Co zaś jeśli kierowca zaplanował prawidłowy skrócony odpoczynek tygodniowy, który mógł wykonać w kabinie pojazdu, a z przyczyn od niego niezależnych odbierał powyżej 45 godzin? Kierujący może wówczas przerwać go zdarzeniem innej pracy lub dyspozycji najpóźniej w 44 godzinie lub po odebraniu całego odpoczynku, wykonać wydruk i nanieść odpowiednią adnotację, usprawiedliwiającą jego pobyt w kabinie pojazdu – radzi **Łukasz Włoch z OCRK**.*